

(12) NACH DEM VERTRAG ÜBER DIE INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT AUF DEM GEBIET DES
PATENTWESENS (PCT) VERÖFFENTLICHTE INTERNATIONALE ANMELDUNG

(19) Weltorganisation für geistiges Eigentum
Internationales Büro



(43) Internationales Veröffentlichungsdatum
28. Juli 2005 (28.07.2005)

PCT

(10) Internationale Veröffentlichungsnummer
WO 2005/068239 A1

(51) Internationale Patentklassifikation⁷: **B60J 7/12, 7/20**

(71) Anmelder (für alle Bestimmungsstaaten mit Ausnahme von
US): **WILHELM KARMANN GMBH** [DE/DE]; Kar-
mannstrasse 1, 49084 Osnabrück (DE).

(21) Internationales Aktenzeichen: PCT/DE2005/000055

(22) Internationales Anmeldedatum:
15. Januar 2005 (15.01.2005)

(72) Erfinder; und

(75) Erfinder/Anmelder (nur für US): **KREILING, Nils**
[DE/DE]; Katharinenstrasse 21, 49078 Osnabrück (DE).
HOLLENBECK, Sven [DE/DE]; Gartenstrasse 5, 49492
Westerkappeln (DE).

(25) Einreichungssprache: Deutsch

(26) Veröffentlichungssprache: Deutsch

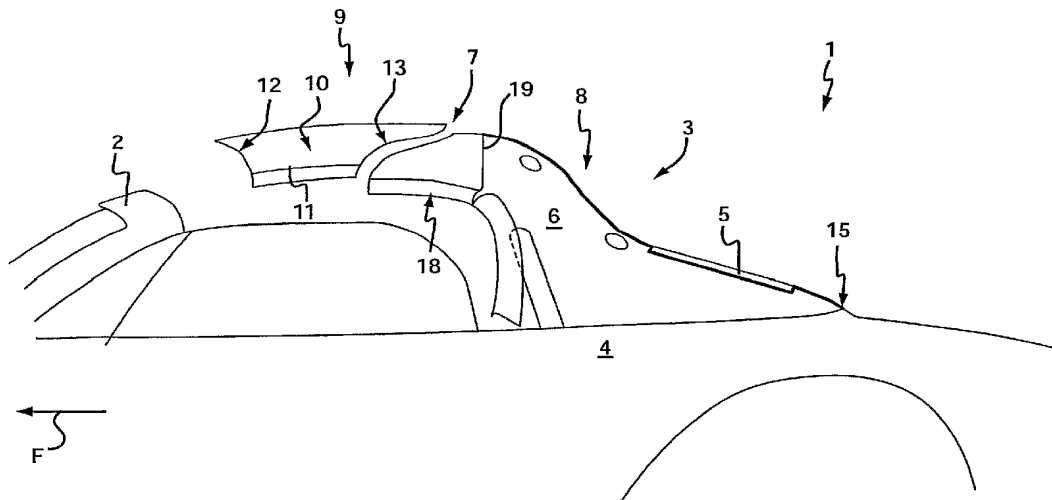
(30) Angaben zur Priorität:
10 2004 003 022.7 20. Januar 2004 (20.01.2004) DE

(81) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für
jede verfügbare nationale Schutzrechtsart): AE, AG, AL,
AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BW, BY, BZ, CA, CH,
CN, CO, CR, CU, CZ, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI,

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]

(54) Title: CABRIOLET

(54) Bezeichnung: CABRIOLET-FAHRZEUG



(57) **Abstract:** The invention relates to a cabriolet (1) comprising a roof (3) that is at least partially provided with a flexible cover (6) and has a front roof region (9) that can be stored in a recess (14) in the body in such a way that it is oriented in the same way as in the closed state. Said recess is defined to the rear by an edge (15) of the body (4). The inventive cabriolet is embodied in such a way that the outer surface (10) of the front roof region (9) is separate from other rear regions provided with the cover, and the rear edge (13) of the front roof region (9) is adapted to the course of the edge (15) of the body (4) that defines the recess (14) of the body to the rear.

(57) **Zusammenfassung:** Ein Cabriolet-Fahrzeug (1) mit einem zumindest bereichsweise mit einem flexiblen Bezug (6) versehenen Dach (3), das einen vorderen Dachbereich (9) umfaßt der in gleicher Orientierung wie im geschlossenen Zustand in einer Karosserieausnehmung (14) ablegbar ist, die rückwärtig von einer Kante (15) der Karosserie (4) begrenzt ist, wird so ausgebildet, daß die Außenfläche (10) des vorderen Dachbereichs (9) gegenüber weiter hinten liegenden und mit Bezug (6) versehenen Bereichen

[Fortsetzung auf der nächsten Seite]



WO 2005/068239 A1



GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, JP, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NA, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG, SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ, VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

PL, PT, RO, SE, SI, SK, TR), OAPI (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ, GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

Veröffentlicht:

- mit internationalem Recherchenbericht
- vor Ablauf der für Änderungen der Ansprüche geltenden Frist; Veröffentlichung wird wiederholt, falls Änderungen eintreffen

(84) Bestimmungsstaaten (soweit nicht anders angegeben, für jede verfügbare regionale Schutzrechtsart): ARIPO (BW, GH, GM, KE, LS, MW, MZ, NA, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), eurasisches (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), europäisches (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI, FR, GB, GR, HU, IE, IS, IT, LT, LU, MC, NL,

Zur Erklärung der Zweibuchstaben-Codes und der anderen Abkürzungen wird auf die Erklärungen ("Guidance Notes on Codes and Abbreviations") am Anfang jeder regulären Ausgabe der PCT-Gazette verwiesen.

Beschreibung:

Cabriolet-Fahrzeug

5

Die Erfindung betrifft ein Cabriolet-Fahrzeug mit einem zumindest bereichsweise mit einem flexiblen Bezug versehenen Dach nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

10

Es ist bekannt, daß bei einem Cabriolet-Fahrzeug der genannten Art der vordere Dachbereich bei geöffnetem Dach nach Art eines Deckels über weiteren Bereichen des Daches liegt und von oben offen sichtbar bleibt. Das Dach liegt dann in einer Karosserieausnehmung, die in die Karosserieaußenfläche eingelassen ist. Diese umgibt die Ausnehmung zumindest seitlich und hinten. Vorne schließt sich mittelbar oder häufig unmittelbar ein Insassenraum an.

20

Dabei ist einerseits für einen harmonischen Übergang der die Ausnehmung begrenzenden Kanten möglichst die hintere Begrenzung der Ausnehmung, die eine Vorderkante der weiter nach hinten anschließenden Karosserieaußenfläche darstellt, in einer Kurvenform ausgebildet, die zu den Fahrzeugseiten hin nach vorne weist.

25

Andererseits soll ein Dach der genannten Art bei seiner Öffnung hinter dem starr untergriffenen vorderen Dachbereich derart einfallen, daß die

30

dort liegende Faltkante möglichst über die Dachbreite in Draufsicht zumindest nahezu geradlinig im 90°-Winkel zur Fahrtrichtung verläuft, um einen sauberen Bezugverlauf bei geschlossenem Dach ohne Falten sicherzustellen.

Somit ergibt sich an der Kante der Begrenzung der Ausnehmung zumindest in den seitlichen Eckbereichen ein Konflikt zwischen der im wesentlichen geradlinigen hinteren Kante des dann oben liegenden vorderen Dachteils und der an den Querseiten nach vorne eingezogenen Begrenzungskante der Ausnehmung. Wenn daher die Ecken des vorderen Dachteils bei der Dachbewegung an der Kante kollisionsfrei vorbeigeführt werden sollen, ist ein erheblicher Abstand zwischen den Teilen erforderlich. Dadurch verbleibt zumindest im Bereich der vertikalen Fahrzeuglängsmittel-ebene ein in Fahrzeuglängsrichtung lang erstreckter Spalt zwischen der Kante der Ausnehmung und der hinten gelegenen Faltkante des vorderen Dachteils. Derartige Spalte sind jedoch optisch unerwünscht und ermöglichen ohne weitere Maßnahmen auch einen unbefugten Zugriff in den darunter liegenden Kofferraum.

Ein Versuch, diesen Konflikt zu entschärfen, besteht darin, für den hinteren Endbereich der Ausnehmung einen schmalen, in Draufsicht annähernd sichelförmigen Schwenkdeckel vorzusehen, dessen hintere Kante im wesentlichen quer zum Fahrzeug liegt und dessen vordere Kante in der

gewünschten Krurvatur mit nach vorne erstreckten
Seitenbereichen liegt. Ein solcher bewegter Dek-
kel erfordert jedoch zusätzlichen Antriebs- und
Steuerungsaufwand und stört mit seinen zusätzli-
5 chen Seitenfugen das Erscheinungsbilde der Ka-
rosserieaußenfläche.

Der Erfindung liegt das Problem zugrunde, die
Ablage eines Daches mit in Ablagestellung in
10 gleicher Orientierung wie in geschlossener Stel-
lung liegendem vorderem Dachteil zu optimieren.

Die Erfindung löst dieses Problem durch ein Ca-
briolet-Fahrzeug mit den Merkmalen des Anspruchs
15 1. Hinsichtlich weiterer vorteilhafter Ausge-
staltungen der Erfindung wird auf die Ansprüche
2 bis 13 verwiesen.

Durch die Erfindung stellt die in Ablagestellung
20 des Daches hintere Kante des vorderen Dachbe-
reichs keine Faltkante für den Bezug dar und
kann somit erheblich vom geradlinigen Verlauf
abweichen. Damit ist diese Kante an einen belie-
bigen Verlauf der die Karosserieausnehmung nach
25 hinten begrenzenden Kante anpaßbar und sichert
somit eine optisch sehr vorteilhafte parallele
Lage von hinterer Kante des vorderen Dachteils
und der die Ausnehmung für das Dach begrenzenden
Kante. Beide Kanten können bei abgelegtem Dach
30 sehr dicht voreinander liegen. Sowohl optisch
als auch als Sicherung gegen ein Eingreifen ist
damit eine Verbesserung erreicht.

Sofern die Trennungsfuge während der Dachablage öffnet und der hinter der rückwärtigen Kante des vorderen Dachbereichs anschließende weitere Dachbereich dabei unter den vorderen Dachbereich verlagerbar ist, kann der vordere Dachbereich nach Art eines Deckels nahezu die gesamte Karosserieausnehmung überdecken, ohne daß die weiteren, mit Bezug versehenen Dachbereiche bei abgelegtem Dach sichtbar wären. Insbesondere ist eine Faltungskante des Bezugs damit beim Öffnen unter und vor den vorderen Dachbereich, so daß die in ihrem Verlauf durch den Bezug vorgegebene Faltungskante nicht mehr in den Nahbereich der die Ausnehmung begrenzenden Karosseriekante gelangt.

Insbesondere kann für einen optisch harmonischen Verlauf der vordere Dachbereich im abgelegten Zustand des Daches in etwa auf einer Höhe mit der weiter hinten anschließenden begrenzenden Kante und der weiteren Karosserieaußenfläche liegen. Er braucht nicht wie im Stand der Technik unterhalb eines etwaigen Schwenkdeckels zu liegen.

Weiterhin ist es optisch besonders vorteilhaft, wenn der verbleibende Spalt zwischen der hinteren Kante des vorderen Dachbereichs und der die Ausnehmung begrenzenden Karosseriekante kleiner als ca. 40 Millimeter, insbesondere kleiner als 30 oder gar 20 Millimeter, ist. Dies wird durch

die Abtrennung des vorderen Dachbereichs ermöglicht, der damit an seinem hinteren Ende nicht mit einem Bezug verbunden ist. Die Eingriffsgefahr in den Spalt ist durch das enge Spaltmaß
5 weiter verringert.

Wenn die die Karosserieausnehmung begrenzende Kante der Karosserie über ihren Verlauf in Draufsicht derart verläuft, daß sie zu den Fahrzeugquerseiten hin jeweils eine in Fahrtrichtung
10 weisende Komponente umfaßt und die rückwärtige Kante des vorderen Dachbereichs ebenfalls zu den Seiten hin entsprechend der Krümmung der Karosseriekante in Fahrtrichtung weisende Komponenten
15 umfaßt, ergibt sich eine Parallellage der beiden genannten Kanten, die über nahezu die gesamte Breite der Karosserieausnehmung reichen kann.

Wenn der vordere Dachbereich insgesamt als in
20 sich starre Baueinheit ausgebildet ist, sind die Fertigungstoleranzen minimiert; insbesondere kann dabei der vordere Dachbereich einen einen-ends am Windschutzscheibenrahmen festlegbaren und anderenends mit dem weiteren, den Bezug umfassenden Dachbereich verbindbaren Plattenkörper
25 umfassen, so daß er optisch einheitlich ist und insbesondere bei geöffnetem Dach eine gute Schutzfunktion ausübt. Der Plattenkörper kann für eine einfache Herstellung insbesondere ein-
30 stückig sein und zur Gewichtsreduzierung aus einem Leichtbaumaterial, etwa Aluminium-Schaum,

Magnesium-Druckguß oder Kunststoff, ausgebildet sein.

Die Anpassung des Plattenkörpers an die Ausnehmung zur Aufnahme des abgelegten Daches ist dabei optimiert, wenn er eine in Draufsicht im wesentlichen konvexe Form mit bombierter vorderer und hinterer Kante aufweist.

10 Trotz der Trennungsfuge können die Bereiche des Daches zuverlässig und stabil aneinander halten, sofern das vordere Ende des an den vorderen Dachbereich anschließenden weiteren Dachbereichs nach Art einer herkömmlichen Dachspitze - jedoch
15 mit in Draufsicht zu dieser gegenläufiger Krümmung - ausgebildet und mit der rückwärtigen Kante des vorderen Dachbereichs verriegelbar ist.

Durch die Erfindung kann die an die Karosserieausnehmung anschließende Kante der Karosserie
20 zumindest bereichsweise die Vorderkante einer Kofferraumklappe oder eines aussteifenden Querriegels der Karosserie sein, dem die Kofferraumklappe nachgeordnet ist. Ein Schwenkdeckel ist
25 entbehrlich.

Weitere Vorteile und Merkmale der Erfindung ergeben sich aus einem in der Zeichnung
zumindest schematisch dargestellten und
30 nachfolgend beschriebenen Ausführungsbeispiel des Gegenstandes der Erfindung.

In der Zeichnung zeigt:

- 5 Fig. 1 ein erfindungsgemäßes Kraftfahrzeug in schematischer, an der vertikalen Längsmittlebene abgebrochener Ansicht von oben bei geöffnetem Dach,
- 10 Fig. 2 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 1, jedoch bei geschlossenem Dach,
- 15 Fig. 3 ein Fahrzeug gemäß dem Stand der Technik in ähnlicher Ansicht wie Fig. 1,
- 20 Fig. 4 einen schematisierten und im unteren Bereich abgebrochenen Seitenschnitt im Bereich der vertikalen Längsmittlebene des erfindungsgemäßen Fahrzeugs bei geschlossenem und verriegeltem Dach,
- 25 Fig. 5 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 4 bei beginnender Dachöffnung,
- 30 Fig. 6 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 5 bei weiter fortschreitender Dachöffnung,
- 35 Fig. 7 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 6 bei weiter fortschreitender Dachöffnung kurz vor der vollständig geöffneten Stellung,
- 40 Fig. 8 eine ähnliche Ansicht wie Fig. 7 bei vollständig geöffnetem Dach.

In den Zeichnungsfiguren ist ein zweisitziges Fahrzeug 1 dargestellt. Die Erfindung ist auch auf ein beispielsweise mit einer Rückbank versehenes vier- oder mehrsitziges Cabriolet-Fahrzeug anwendbar.

Das Fahrzeug 1 umfaßt in seinem oberen Bereich und an einen Windschutzscheibenrahmen 2 mittelbar oder unmittelbar angrenzend ein gegenüber der Karosserie 4 bewegliches Dach 3, dessen Außenhaut an einer über die gesamte Breite des Daches 3 erstreckte und bei der Dachöffnung öffnende Fuge 7 in einen bezüglich der Fahrtrichtung F hinteren Dachbereich 8 und einen vorderen Dachbereich 9 geteilt ist. Der hintere Dachbereich 8 umfaßt außerhalb einer Heckscheibe 5 einen flexiblen Dachbezug 6.

Der vordere Dachbereich 9 kann unterschiedliche ausgebildet sein und ebenfalls einen beispielsweise über einen Rahmen gespannten Bezug umfassen oder, wie im Ausführungsbeispiel, als Außenfläche 10 einen insgesamt starren Plattenkörper 11 umfassen und somit eine außerhalb bewegender Gestängeteile starre Baueinheit ausbilden. Der Plattenkörper 11 ist dabei mit seinem vorderen Ende 12 am Windschutzscheibenrahmen 2 und an seiner rückwärtigen Kante 13 in geschlossener Dachstellung (Fig. 2) mit dem weiteren Dachbereich 8 abgedichtet verbunden.

Die Kanten 12 und 13 sind jeweils bombiert, so daß sich in Draufsicht eine konvexe Form des vorderen Dachbereichs 9 ergibt.

5 Der Plattenkörper kann für eine einfache Herstellung einstückig und zur Gewichtsreduzierung aus einem Leichtbaumaterial, etwa Kunststoff oder Leichtmetallschaum, gebildet sein. Er kann beispielsweise transparent oder mit an den Bezug
10 6 angepaßter Färbung gestaltet sein.

Der vordere Dachbereich 9 ist bei Öffnung des Daches (Übergang von Fig. 2 zu Fig. 1) in gleicher Orientierung wie im geschlossenen Zustand
15 in einer Karosserieausnehmung 14 ablegbar, d. h., daß die bei geschlossenem Dach 3 nach oben und außen zeigende Fläche 10 des vorderen Dachbereichs 9 auch in geöffnetem Zustand des Daches 3 nach oben weist.

20 Die zur Aufnahme des geöffneten Daches 3 dienende Karosserieausnehmung 14 ist rückseitig und teilweise zu den Seiten von einer Kante 15 der Karosserie begrenzt. Diese Kante 15 ist insgesamt in einer derartigen Krümmung angelegt, daß
25 ihre seitlichen Abschnitte 15a eine in Fahrtrichtung F weisende Komponente umfassen. Sie liegt damit zumindest im mittleren Fahrzeugbereich parallel zu einer vorderen Abschlußkante
30 16 einer Kofferraumklappe 17 bzw. kann durch diese selbst gebildet sein.

Der an die Fuge 7 anschließende Dachbereich 8 ist im hier gezeichneten Ausführungsbeispiel außerhalb der Heckscheibe 5 durchgehend von dem Bezug 6 übergriffen, was nicht zwingend ist. Im vorderen Endbereich ist der Bezug 6 von einem starren Querträger 18 untergriffen, der nach Art einer Dachspitze mit Verriegelungsorganen versehen ist. Da diese „Dachspitze“ jedoch nicht am Windschutzscheibenrahmen 2, sondern an der hinteren Kante 13 des vorderen Dachbereichs 9 zu verriegeln ist, ist die Krümmung des Querträgers gegensinnig zu einer üblichen Dachspitze ausgeführt, die in Fahrzeugmitte ihren am weitesten nach vorne ragenden Bereich aufweisen würde.

Im Bereich der hinteren Kante 19 des Querträgers 18 liegt eine Faltkante 19 für das Dach 3, die in Fig. 2 gestrichelt eingezeichnet ist. Diese Faltkante 19 ist von dem Bezug 6 durchgehend übergriffen.

In herkömmlicher Ausbildung wäre an dieser im wesentlichen im 90°-Winkel zur Fahrzeuglängsrichtung liegenden Faltkante 19 die Trennung von vorderem und hinterem Dachteil, d.h., daß sich der Bereich vom Windschutzscheibenrahmen bis zu dieser Faltkante 19 als oberste Lage des Daches in die Karosserieausnehmung 14 legen würde (Fig. 3), wodurch eine erhebliche Erstreckung dieser Ausnehmung in Fahrzeuglängsrichtung erforderlich ist. Daher müßte die hintere Begrenzungskante 15 sehr weit nach hinten verlegt sein, oder es

müßte, wie in Fig. 3 gezeichnet ist, ein zusätzlicher Schwenkdeckel 20 vorgesehen sein, der zum Durchtritt des Daches 3 öffnen kann und damit eine Kollision der gestrichelt eingezeichneten Eckbereiche 21 mit der Karosserie 4 vermeidet. Dies erfordert jedoch den geschilderten zusätzlichen Steuerungsaufwand und bedingt optisch nicht vorteilhafte weitere Fugen 22.

10 Daher reicht erfindungsgemäß die die obere Lage des abgelegten Daches bildende Fläche 10 nur bis zu der Teilungsfuge 7, wodurch das vordere Dachteil 9 verkürzt ist und somit in abgelegter Stellung weniger Platz in Fahrzeuglängsrichtung
15 benötigt.

In abgelegter Dachstellung (Fig. 8) ist nicht mehr die Faltkante 19 die hintere Kante der oberen Dachfläche 10, sondern die viel weiter vorne liegende hintere Kante 13 des Plattenkörpers 11. Damit kann die Ausnehmung 14 kürzer und ohne einen Schwenkdeckel ausgeführt werden. Zudem kann die Abschlußkante 13 im Gegensatz zur Faltkante 19 über die Dachbreite beliebig geformt sein und
20 somit genau an die Krümmung der die Ausnehmung 14 begrenzenden Kante 15 angepaßt sein und ebenfalls zu den Seiten hin in Fahrtrichtung F wiesende Komponenten umfassen. Es ergeben sich dann keine mehr in Kollisionsgefahr mit der Kante 15
25 stehenden Ecken 21. Im geöffneten Zustand können dann die Kanten 13 und 15 sowie die daran nach hinten anschließende Karosserieaußenfläche 24

parallel in einer Ebene und mit minimiertem Abstand zueinander liegen (Fig. 1). Der verbleibende Spalt 23 kann über die Dachbreite gleichmäßig schmaler als 40 Millimeter, insbesondere
5 schmaler als 30 oder gar 20 Millimeter sein.

Während der Öffnungsbewegung des Daches 3 (Fig. 4 bis Fig. 8) wird die Trennungsfuge 7 geöffnet und dabei der hintere Dachbereich 8 unter den
10 vorderen Dachbereich 9 verlagert, so daß auch die Faltungskante 19 von diesem übergriffen wird und gegenüber der bei geschlossenem Dach weiter vorne liegenden hinteren Kante 13 des vorderen Dachbereichs 9 nach vorne und unten wandert. Da-
15 durch gelangt die Kante 13 als obere hintere Kante des Daches 3 in Ablagestellung in die dicht unterhalb oder auch in einer Ebene vor der Karosseriekante 15 liegende Stellung. Durch die mit der Teilungsfuge 7 erreichte Verkürzung des
20 vorderen Dachbereichs 9 kann die Ausnehmung 14 daher minimale Ausmaße haben. Mit der dichten Anlage der Kante 13 an die Karosseriekante 15 ist auch ein verbleibender Spalt 23 zwischen vorderem Dachteil 9 und der Kante 15 minimiert.

25 Die Erfindung ist sowohl für manuell als auch für halb- oder vollautomatisch zu bewegende Dächer 3 verwendbar.

Ansprüche:

1. Cabriolet-Fahrzeug (1) mit einem zumindest
5 bereichsweise mit einem flexiblen Bezug (6)
versehenen Dach (3), das einen vorderen
Dachbereich (9) umfaßt, der in gleicher Ori-
entierung wie im geschlossenen Zustand in
einer Karosserieausnehmung (14) ablegbar
10 ist, die rückwärtig von einer Kante (15) der
Karosserie (4) begrenzt ist,
dadurch gekennzeichnet,
daß die Außenfläche (10) des vorderen Dach-
bereichs (9) gegenüber weiter hinten liegen-
15 den und mit Bezug (6) versehenen Bereichen
(8) getrennt ist und die rückwärtige Kante
(13) des vorderen Dachbereichs (9) an den
Verlauf der die Karosserieausnehmung (14)
rückwärtig begrenzenden Kante (15) der Ka-
20 rosserie (4) angepaßt ist.
2. Cabriolet-Fahrzeug (1) nach Anspruch 1,
dadurch gekennzeichnet,
25 daß eine Trennungsfuge (7) zwischen dem vor-
deren (9) und dem rückwärtig anschließenden
Dachbereich (8) während der Dachablage öff-
net und der hinter der rückwärtigen Kante
(13) des vorderen Dachbereichs (9)
30 anschließende weitere Dachbereich (8) dabei
unter den vorderen Dachbereich (9) verlager-
bar ist.

3. Cabriolet-Fahrzeug (1) nach einem der Ansprüche 1 oder 2,
5 **dadurch gekennzeichnet,**
daß der vordere Dachbereich (9) im abgelegten Zustand des Daches (3) zumindest nahezu in einer Höhe mit der weiter hinten anschließenden begrenzenden Kante (15) und einer
10 daran heckwärts anschließenden weiteren Karosserieaußenfläche (14) liegt.
4. Cabriolet-Fahrzeug (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 3,
15 **dadurch gekennzeichnet,**
daß der verbleibende Spalt (23) zwischen der hinteren Kante (13) des vorderen Dachbereichs (9) und der die Ausnehmung begrenzenden Karosseriekannte (15) schmaler als 40
20 Millimeter ist.
5. Cabriolet-Fahrzeug (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 4,
25 **dadurch gekennzeichnet,**
daß die die Karosserieausnehmung (14) begrenzende Kante (15) der Karosserie (4) über ihren Verlauf in Draufsicht derart verläuft,
30 daß sie zu den Fahrzeugquerseiten hin jeweils eine in Fahrtrichtung (F) weisende Komponente umfaßt und die rückwärtige Kante

(13) des vorderen Dachbereichs (9) zu den Seiten hin entsprechend der Krümmung der Karosseriekannte (15) in Fahrtrichtung (F) weisende Komponenten umfaßt.

5

6. Cabriolet-Fahrzeug (1), nach einem der Ansprüche 1 bis 5,

dadurch gekennzeichnet,

10

daß der vordere Dachbereich (9) im wesentlichen als in sich starre Baueinheit ausgebildet ist.

15

7. Cabriolet-Fahrzeug (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 6,

dadurch gekennzeichnet,

20

daß der vordere Dachbereich (9) einen einen-ends am Windschutzscheibenrahmen (2) festlegbaren und anderenends mit dem weiteren, den Bezug umfassenden Dachbereich (8) verbindbaren Plattenkörper (11) umfaßt.

25

8. Cabriolet-Fahrzeug (1) nach Anspruch 7,

dadurch gekennzeichnet,

daß der Plattenkörper (11) eine in Draufsicht im wesentlichen konvexe Form mit bombierter vorderer (12) und hinterer Kante (13) umfaßt.

30

9. Cabriolet-Fahrzeug (1) nach einem der Ansprüche 7 oder 8,
dadurch gekennzeichnet,
daß der Plattenkörper (11) einstückig ist.

5

10. Cabriolet-Fahrzeug (1) nach einem der Ansprüche 7 bis 9,
dadurch gekennzeichnet,
daß der Plattenkörper (11) aus einem Leichtbauwerkstoff besteht.

10

11. Cabriolet-Fahrzeug (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 10,
dadurch gekennzeichnet,
daß das vordere Ende (18) des an den vorderen Dachbereich (9) anschließenden weiteren Dachbereichs (8) nach Art einer herkömmlichen Dachspitze ausgebildet und mit der rückwärtigen Kante (13) des vorderen Dachbereichs (9) verriegelbar ist.

15

20

12. Cabriolet-Fahrzeug (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 11,
dadurch gekennzeichnet,
daß die an die Karosserieausnehmung (14) anschließende Kante (15) zumindest bereichsweise die Vorderkante (16) einer Kofferraumklappe (17) ist.

25

30

13. Cabriolet-Fahrzeug (1) nach einem der Ansprüche 1 bis 11,

dadurch gekennzeichnet,

5 daß die an die Karosserieausnehmung (14) anschließende Kante (15) zumindest bereichsweise die Vorderkante eines einer Kofferraumklappe vorgeordneten Querriegels der Karosserieaußenfläche (24) ist.

10

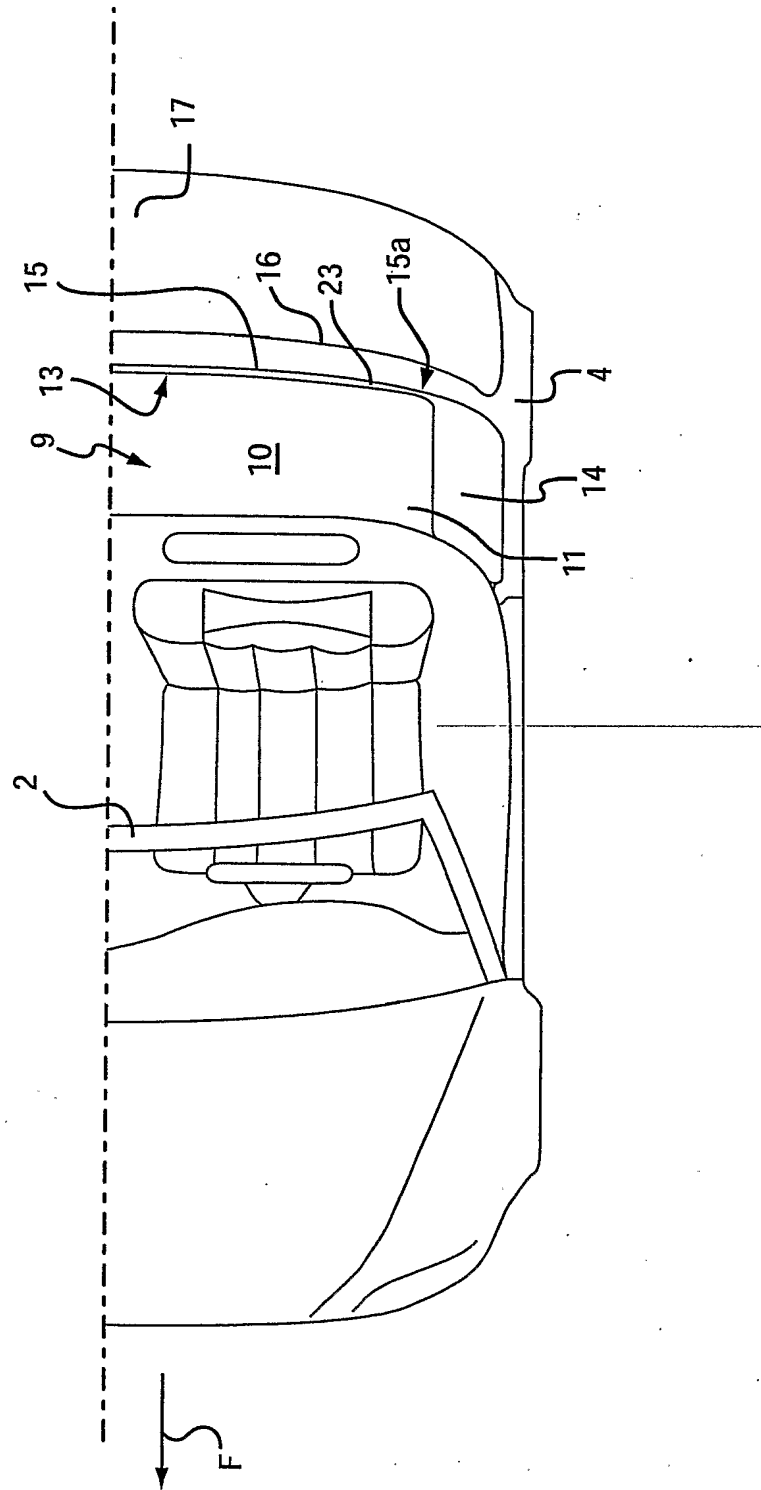


Fig. 1

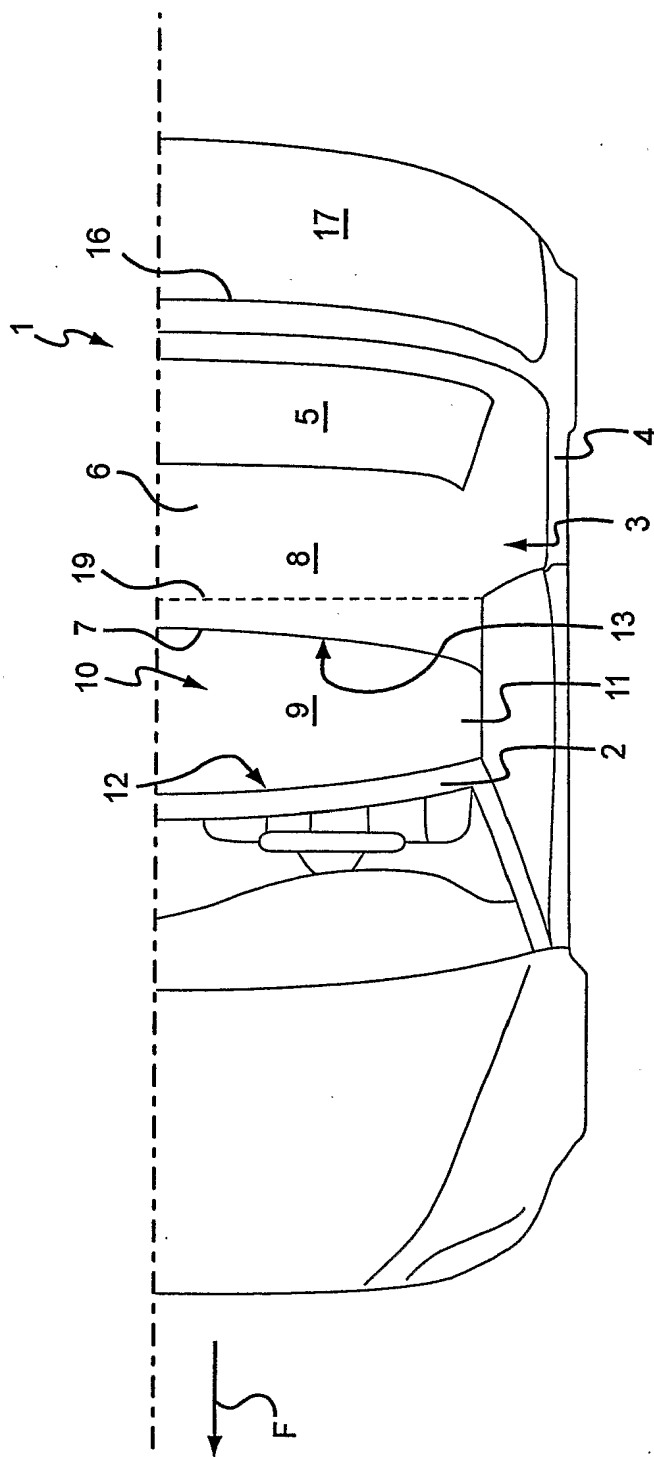


Fig. 2

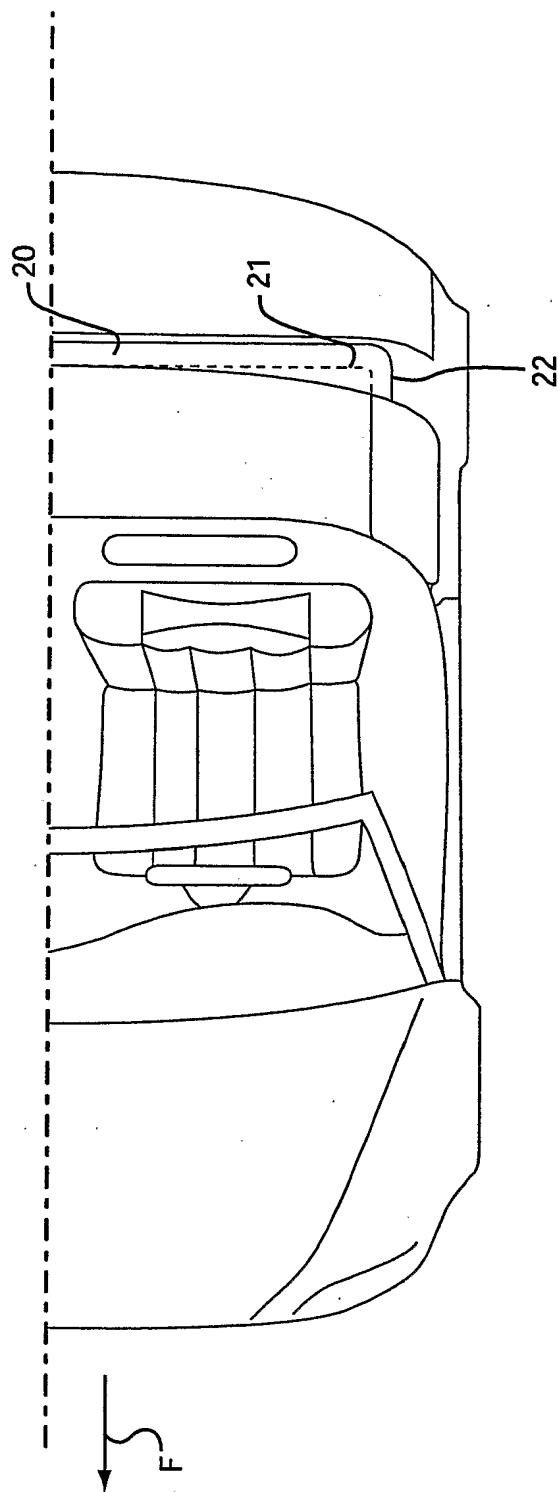


Fig. 3

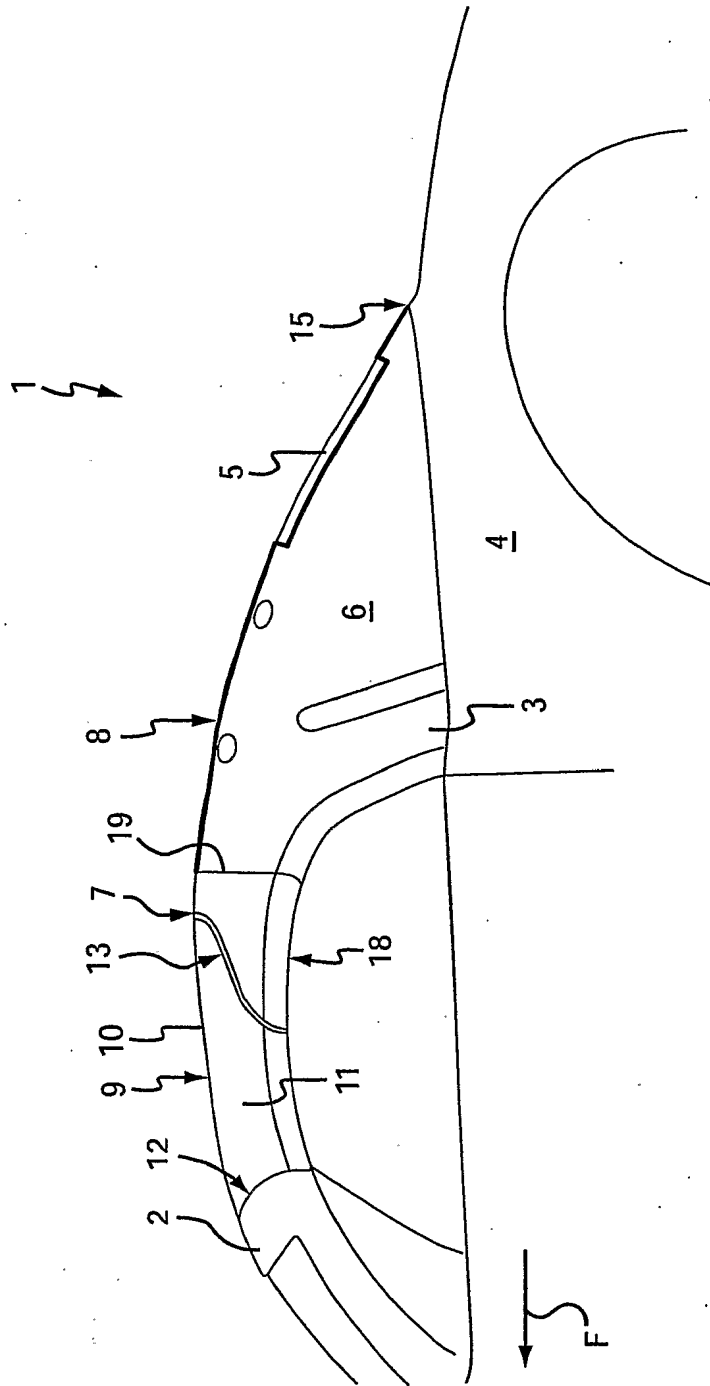


Fig. 4

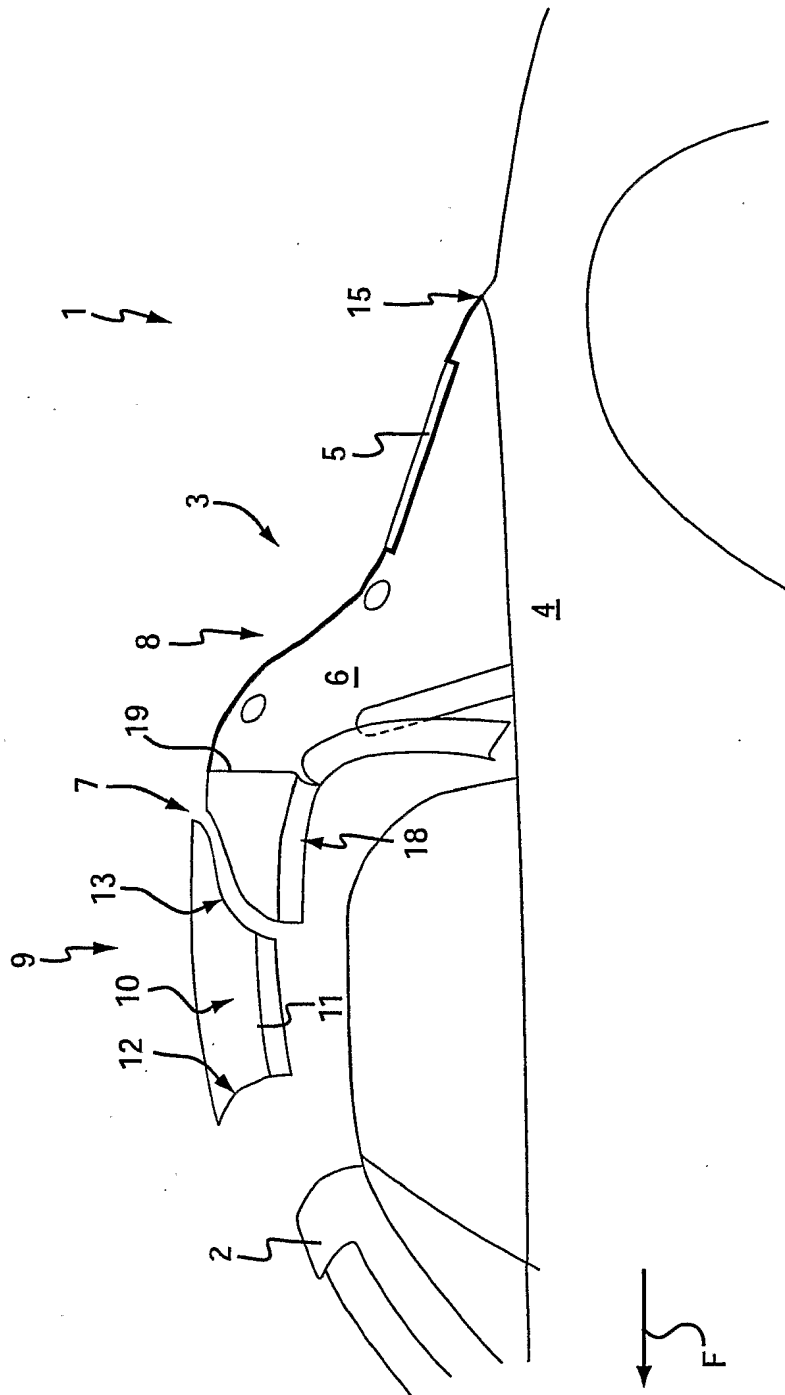


Fig. 5

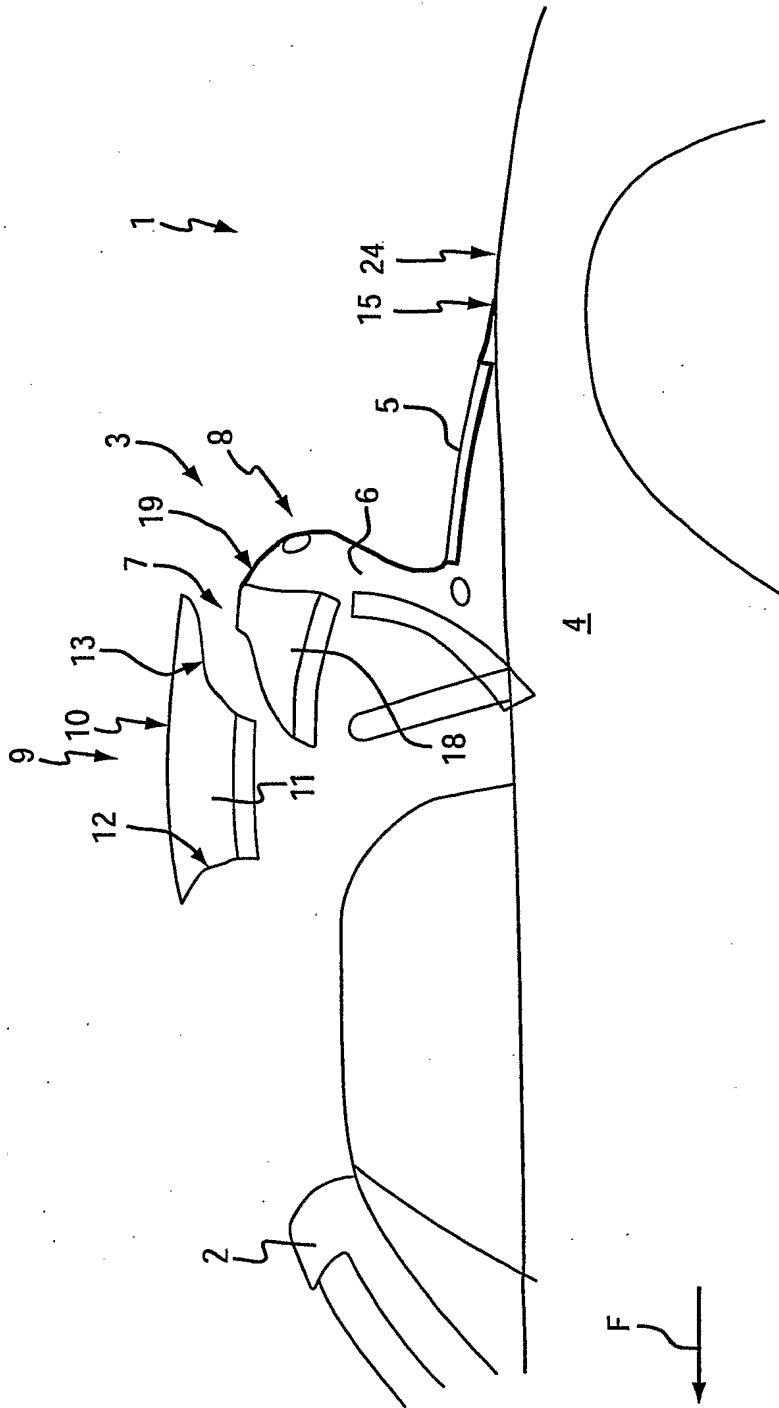


Fig. 6

Fig. 7

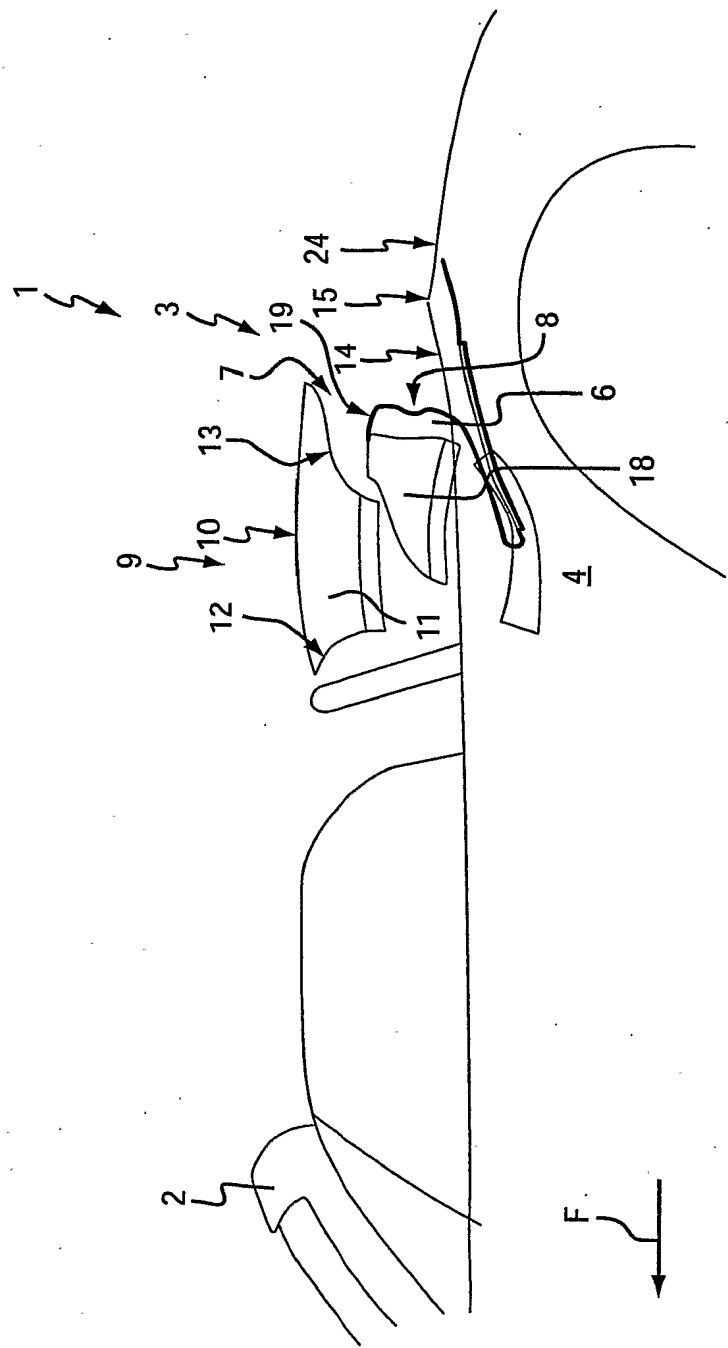


Fig. 8

